

Leila Maziane

Étrangers et transferts techniques au Maroc à l'époque moderne

Avertissement

Le contenu de ce site relève de la législation française sur la propriété intellectuelle et est la propriété exclusive de l'éditeur.

Les œuvres figurant sur ce site peuvent être consultées et reproduites sur un support papier ou numérique sous réserve qu'elles soient strictement réservées à un usage soit personnel, soit scientifique ou pédagogique excluant toute exploitation commerciale. La reproduction devra obligatoirement mentionner l'éditeur, le nom de la revue, l'auteur et la référence du document.

Toute autre reproduction est interdite sauf accord préalable de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France.

revues.org

Revues.org est un portail de revues en sciences humaines et sociales développé par le Cléo, Centre pour l'édition électronique ouverte (CNRS, EHESS, UP, UAPV).

Référence électronique

Leila Maziane, « Étrangers et transferts techniques au Maroc à l'époque moderne », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 84 | 2012, mis en ligne le 15 décembre 2012, consulté le 27 août 2013. URL : <http://cdlm.revues.org/6431>

Éditeur : Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine

<http://cdlm.revues.org>

<http://www.revues.org>

Document accessible en ligne sur : <http://cdlm.revues.org/6431>

Ce document est le fac-similé de l'édition papier.

© Tous droits réservés

New shipbuilding techniques appeared in the corsair ports of the Maghreb from the beginning of the seventeenth century. A Dutchman from Dordrecht, named Simon Simonsen, known as Danser, taught the people of Algiers how to build and maneuver high-sea vessels in use in the Atlantic. That is to say sailboats with square headlights whose length to width ratio is 3 or 4, while in long rowing ships this ratio was always greater than and could go up to 9. round ships move easily, using the wind as their only means of propulsion. By their hull shapes and the arrangement of their rigs, they can tack, navigate "gaining to the wind", in other words navigate properly under sail. Danser thus contributed to the expansion of the privateer navy of Algiers. The Dutchman would have even assembled a fleet with some of his rivals, like John Ward, "a poor English sailor", known as Yûsuf Rays, who lived like a pasha in Barbary, or the Greek renegades Mami Rays and Mourad-raïs who did the same for the corsairs of Tunis, Tripoli and Salé. The first, having made his fortune in Algiers, returned to his country. The second died in Tunis after a lucrative and adventurous career. As for Mourad-raïs, he ended his career as Admiral of Algiers, a post to which he was appointed in 1595, ten years after his exploit in the Canaries. He became Admiral of Tunis and then held the same post in Greece.

They are the first of a long list of Europeans who left to try their luck on the shores of the Maghreb and who, like the English Sampson Denball and Henry Mainwaring or the Dutch John Mandosius and Jan Jansz, chose to become raïs of privateer ships to avoid the fate that awaited them in their country of origin. What fate was that?

These Christian defectors, who have generally fallen back on jobs maritime since they are often seen as captains or raïs on ships of the corsairs of Salé, were appreciated by their new co-religionists (Danser didn't convert) for the courage and daring they showed and especially for their know-how in nautical matter insofar as they possessed a technicality superior to theirs. Some of their expeditions have become famous, for example those to the mouth of the Thames, on the Irish coast, in Iceland, the Faroe Islands or even up to Newfoundland.

Corsairing established itself in Salé, Morocco more than in other North African privateer centers: located only fifty miles from the Straits of Gibraltar, Salé is the only privateer port in Africa Minor overlooking the Atlantic (except for the English at Mamora in 1610-1614), at least until the retaking of La Mamora in 1681 or Larache in 1689. To face the vastness of the Atlantic, the armament in the race required naval equipment adapted to its conditions, with one essential requirement: the use of types of ships having a common characteristic, that of being "fine sailer" fast enough to give chase and catch enemy merchant ships, obviously ones not escorted, and, possibly, to escape the pursuit of an enemy warship. A second consideration presided over the formation of the Moroccan privateer fleet: the ships had to have fairly small dimensions and especially a low draft to overcome the problem of the sandbar at the entrance of the Bû-Regreg river and thus be able to use the harbor.

The first consideration - its location on the ocean front - rules out the use of galleys which, until the beginning of the seventeenth century, formed the bulk of the maritime forces of the Barbary ports. The change of propulsion was made essential by the serious logistical inconveniences inherent in the galleys. Indeed, the large number of men required made it necessary to embark large quantities of food and water, and, moreover, caution advised privateers not to stop too often or for too long. To the poor range was added the poor conditions of the sea when the weather conditions were unfavorable. On the other hand, the "round" vessels, which had the ability to carry more cargo with a smaller crew, and therefore at a lower cost, also had greater autonomy and better combat performance. Finally, they were faster downwind. The ships of Algiers had sails and oars whose name brigantine recalls the mischief they could cause (brigand). The Salétins used the lighter round-ships with flat bottoms: pinques, tartanes, & polacres.

Étrangers et transferts techniques au Maroc à l'époque moderne

Leila MAZIANE

Dès le xvi^e siècle, un siècle marqué par des conflits religieux en Europe, le Maghreb devient le réceptacle d'aventuriers de différents horizons venus tenter fortune sous ses cieux. Les promesses de butin de la course ne manquent pas d'attirer un nombre important de cette classe d'hommes que les documents contemporains désignent sous l'appellation de « gens de mer ». Les foyers corsaires ont donc été l'un des points vers lesquels ont convergé ces hommes qui ont utilisé les ports de Tripoli, Tunis, Alger, Tétouan ou encore de Salé comme bases logistiques pour porter les coups les plus sévères à la marine marchande européenne.

Ces hommes ont également initié les Maghrébins aux nouvelles techniques de construction navale et à la manœuvre des voiles, ce qui a permis à ces derniers de transformer radicalement leurs techniques de navigation, en particulier dans la guerre de course qui connaît alors un développement inédit. Leur apport est particulièrement important dans le domaine militaire et certains exercent d'importantes charges administratives.

Dans le présent travail, nous nous fixons pour objectif d'étudier, sous divers angles, les transferts techniques, notamment dans les domaines navals et militaires, opérés par ces acteurs venus d'ailleurs, de l'Europe essentiellement mais aussi du monde ottoman installés dans les villes portuaires marocaines du xvi^e au xviii^e siècle.

Les marins du Nord, instigateurs de la marine à voile au Maghreb

Les nouvelles techniques de construction navale firent leur apparition dans les ports corsaires du Maghreb dès le début du xvii^e siècle. Un Hollandais de Dordrecht, du nom de Simon Simonsen, dit Danser¹, enseigne aux Algérois la

1. Sur sa longue carrière, Archivo General de Simancas (désormais AGS), *Secretaria de Estado*, leg. 257 ; Philip Gosse, *Histoire de la piraterie*, Paris, Payot, 1933, p. 67-71 ; Salvatore Bono, *Corsari nel Mediterraneo, Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Milan, Arnoldo Mondadori Editore, 1993, p. 30-31, 89 ; Jean Monlau, *Les États barbaresques*, Paris, PUF, 1964, p. 75 ; Ettore Bravetta, *Pirati e corsari*, Milan, Giacomo Agnelli, 1932, p. 41-82 ; André Vovard, « La marine des puissances barbaresques : les renégats en Barbarie », *Bulletin de la section de géographie*, t. LXIV, 1951, p. 203-219 ; Rinaldo Panetta, *Il tramonto della mezza luna, pirati barbareschi nel*

manière de construire et de manœuvrer des vaisseaux de haut bord, en usage dans l'Atlantique². C'est-à-dire des voiliers à phares carrés dont le rapport de la longueur à la largeur est de 3 ou 4, alors que dans les navires longs à rames ce rapport était toujours supérieur à 5 et pouvait aller jusqu'à 9³. Les vaisseaux ronds évoluent facilement, utilisant le vent comme seul moyen de propulsion. Par leurs formes de carène et l'agencement de leur gréement, ils peuvent louvoyer, faire route en « gagnant au vent », en d'autres termes naviguer correctement à la voile⁴. Danser contribua ainsi à l'expansion de la marine corsaire d'Alger⁵. Le Hollandais aurait même monté une combinaison avec certains de ces rivaux, comme John Ward, « un pauvre marin anglais »⁶, devenu Yûsuf Rays, qui a vécu comme un pacha en Barbarie⁷, ou les renégats grecs Mami Rays et Mourad-raïs qui en firent autant pour les corsaires de Tunis, Tripoli et Salé⁸. Le premier, ayant fait fortune à Alger, est retourné dans sa patrie⁹. Le second est mort à Tunis après une carrière lucrative et aventureuse. Quant à Mourad-raïs, il termine sa carrière comme Amiral d'Alger, poste auquel il fut nommé en 1595, dix ans après son exploit des Canaries¹⁰.

Ce sont les premiers d'une longue liste d'Européens partis tenter leur chance sur les rives du Maghreb et qui ont, comme les Anglais Sampson Denball et Henry Mainwaring¹¹ ou encore les Hollandais John Mandosius¹² et Jan Jansz, choisi de devenir raïs de navires corsaires pour éviter le sort qui les attendait dans leur pays d'origine.

Mare Nostrum, XVII, XVIII, XIX secolo, Milan, Mursia, 1984, p. 17; Abel Boutin, *Les traités de paix et de commerce de la France avec la Barbarie (1515-1830)*, Paris, A. Pédone, 1902, p. 106, 126.

2. Philip Gosse, *Histoire de la piraterie*, op. cit., p. 68; Lemnouer Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane*, t. II, *La Course, Mythes et réalités*, Paris, éd. Bouchène, 2007, p. 212-213.
3. Roger Coindreau, *Les corsaires de Salé*, Rabat, La croisée des chemins, 2006, p. 97-98.
4. *Ibid.*, p. 98.
5. *Ibid.*, p. 67; André Vovard, « La marine... », art. cit., p. 206.
6. Relation de John Smith, 1604, dans *Sources inédites de l'histoire du Maroc* (désormais *SIHM*). 1^{re} série, Archives et Bibliothèques d'Angleterre, par Henri de Castries, Paris, P. Geuthner, 1925 (désormais : Angleterre), t. II, p. 272-273; Philip Gosse, *Histoire de la piraterie*, op. cit., p. 68; Budgett Meakin, « The Morocco pirates », *Scottish Review*, t. XXXIII, n° 65, 1899, p. 73-83.
7. Relation de John Smith, 1604, dans *SIHM*, Angleterre, t. II, p. 273; Farid Khiari, *Développement historique et contradictions de la formation sociale du Pachalik d'Alger de 1570 à 1670. Une approche socio-économique à partir de documents internes et inédits : exemple de la province d'Alger*, thèse de doctorat, Université Paris VII - Jussieu, 1990, p. 151, publiée sous le titre *Vivre et mourir à Alger, l'Algérie ottomane aux XVI^e - XVII^e siècles : un destin confisqué*, Paris, L'Harmattan, 2002.
8. Philip Gosse, *Histoire de la piraterie*, op. cit., p. 68; Paul Sebag, *Tunis au XVII^e siècle. Une cité barbaresque au temps de la course*, Paris, L'Harmattan, 1989, p. 49; Salvatore Bono, *Corsari nel Mediterraneo...*, op. cit., p. 89; Roger Coindreau, *Les corsaires de Salé*, op. cit., p. 66.
9. Claudio Lo Jacono, « Pirates et corsaires en Méditerranée », dans *L'Islam et l'Europe*, Paris, Bordas, 1983, p. 201. Sur sa mort, voir Philip Gosse, *Histoire de la piraterie*, op. cit., p. 71; André Vovard, « La marine... », art. cit., p. 206-207.
10. Roger Coindreau, *Les corsaires de Salé*, op. cit., p. 66-67.
11. Leila Maziane, *Salé et ses corsaires, un port de course au XVII^e siècle*, Caen, PUC, 2007, p. 52-55.
12. Résolution des États-Généraux, du 26 mars 1614, dans *SIHM*, 1^{re} s., Dynastie saadienne, *Archives et Bibliothèques des Pays-Bas* par le comte Henry de Castries, Paris/La Haye, Ernest Leroux/Martin Nijhoff, 1907 (désormais : Pays-Bas), t. II, p. 253-255; Résolutions des États-Généraux, du 27 mars 1614, *ibid.*, p. 259-261.

Ces transfuges chrétiens, qui se sont généralement rabattus sur les emplois maritimes puisqu'on les voit souvent comme capitaines ou raïs sur les navires corsaires de Salé, furent appréciés par leurs nouveaux coreligionnaires pour le courage et l'audace dont ils faisaient preuve et surtout pour leur savoir-faire en matière nautique dans la mesure où ils possédaient une technicité supérieure à la leur. Certaines de leurs expéditions sont devenues célèbres, par exemple celles qui les amenèrent jusqu'à l'embouchure de la Tamise, sur les côtes irlandaises, en Islande, aux îles Féroé ou encore à la hauteur de Terre-Neuve¹³.

La navigation à voile s'est imposée à Salé au Maroc plus que dans les autres foyers corsaires maghrébins : situé à cinquante milles seulement du détroit de Gibraltar, Salé est le seul port corsaire de l'Afrique mineure donnant sur l'Atlantique, du moins jusqu'à la reprise de La Mamora en 1681 ou encore de Larache en 1689. Pour faire face à l'immensité atlantique, l'armement en course nécessitait un matériel naval adapté à ses entreprises, avec une exigence essentielle : l'utilisation de types de navires possédant une caractéristique commune, celle d'être assez « fin voilier » pour pouvoir donner la chasse et rattraper les navires marchands ennemis, non convoyés évidemment, et, éventuellement, échapper à la poursuite d'un vaisseau de guerre ennemi. Une seconde considération a présidé à la formation de la flotte corsaire marocaine : les navires devaient, en effet, avoir des dimensions assez réduites et surtout un faible tirant d'eau pour surmonter le problème de barre de la rivière du Bû-Regreg et pouvoir ainsi utiliser le mouillage¹⁴.

La première considération – sa localisation sur la façade océanique – écarte l'usage des galères qui, jusqu'au début du XVII^e siècle, formaient le gros des forces maritimes des places portuaires barbaresques¹⁵. Le changement de propulsion fut rendu indispensable par les graves inconvénients de caractère logistique inhérents aux galères. En effet, le grand nombre d'hommes nécessaires obligeait à embarquer de grandes quantités de vivres et d'eau, et, de surcroît, la prudence conseillait aux corsaires de ne pas faire relâche trop souvent ni trop longtemps. La faible autonomie de route s'ajoutait à la mauvaise tenue en mer, quand les conditions atmosphériques étaient défavorables. Par contre, les vaisseaux « ronds », qui avaient la particularité de pouvoir porter davantage de fret avec un équipage plus réduit, donc à moindre frais, disposaient en outre d'une plus grande autonomie et d'une meilleure tenue au combat. Enfin, ils s'avéraient plus rapides au vent portant.

Dès le début du XVII^e siècle, les voiliers deviennent de plus en plus nombreux à Salé. Les corsaires d'Alger, de Tunis et de Tripoli, croisant presque exclusivement dans la Méditerranée, se servent de grandes galères, dont la chiourme comptait parfois jusqu'à 200 rameurs¹⁶. Exceptionnellement, ceux d'Alger armaient de

13. Leila Maziane, *Salé et ses corsaires...*, *op. cit.*, p. 228-233.

14. Lettre adressée à De Combes, du 28 décembre 1699, dans *SIHM*, 2^e série, Dynastie filalienne. Archives et bibliothèques de France, par Henry de Castries, Paris, P. Geuthner, 1953 (désormais : 2^e série, France), t. V, p. 519-520 ; Lettre de Jean-Baptiste Estelle à Pontchartrain, du 18 janvier 1702, dans *SIHM*, 2^e série, France, t. VI (éd. : 1960), p. 275.

15. André Vovard, « La marine... », *art. cit.*, p. 203-206.

16. Pierre Dan, *Histoire de Barbarie et de ses corsaires*, Paris, P. Rocolet, 1649, p. 308 ; Henry Delmas de Grammont, *Histoire d'Alger sous la domination turque*, Paris, E. Leroux, 1887, p. 188.

petits bâtiments associant la voile et la rame, et dont le nom de brigantin rappelle les méfaits qu'ils pouvaient causer. Les Salétins, eux, faisant presque exclusivement la course sur l'océan, se servent beaucoup plus de vaisseaux ronds : pinques, tartanes, polacres... et vu le peu de fond de leur port, ces navires sont à fond plat et de formes légères. « Que s'ils perdent d'un côté – constate le Trinitaire français Pierre Dan – pour n'avoir pas de vaisseaux si forts que ceux d'Alger et de Tunis, ils gagnent aussi de l'autre, en ce qu'estans plus vistes et plus légers, ils en donnent mieux la chasse »¹⁷.

C'est ainsi qu'au cours de ce siècle, les marins du Maroc adoptent progressivement des navires à voiles, légèrement armés en général, tout en maintenant souvent l'usage des avirons pour faciliter l'évolution et la manœuvre. Ceux dont les noms reviennent le plus souvent dans les documents de l'époque sont : les brigantins, les chebecs, les polacres, les frégates à voiles latines. C'est d'ailleurs la légèreté de leurs bâtiments, pour reprendre l'expression d'Abel Boutin, qui a fait d'eux les corsaires les plus redoutés du Maghreb, et un dicton prisé des vieux marins disait qu'on n'échappait jamais de leurs mains¹⁸.

Dans les ports atlantiques, une association assez étroite s'est ainsi tissée entre la rame et la voile. À une tradition maritime fondée sur des navires strictement à rames, est venu s'ajouter un nouvel élément qui fut transmis par les marins du Nord et qui restructura les fondements de la puissance maritime des corsaires maghrébins.

Les Européens, acteurs décisifs de la guerre de course au Maghreb

Le développement de la course a constitué une des raisons majeures de l'afflux des Européens dans certaines cités portuaires corsaires marocaines, dont Salé, où ils surent donner au mouvement naval une impulsion certaine¹⁹. D'ailleurs, les auteurs du début du XVII^e siècle n'étaient-ils pas frappés par le caractère européen de la Marine salétine ? Salé est demeuré longtemps un terrain fertile d'accueil de marins de tout poil, beaucoup plus préoccupés par l'aventure, le lucre, la notoriété et le pouvoir que par les affaires religieuses. Bartolomé Benassar l'a bien expliqué dans les nombreuses études qu'il leur a consacrées : « la force d'attraction des grands centres corsaires de la "Petite Afrique" tentait les jeunes prolétaires avides de fortunes rapides, d'ascension sociale, dès lors qu'ils parvenaient à éliminer l'interdit religieux »²⁰. Car la « promotion interne » du statut du captif à celui de capitaine d'un bâtiment corsaire et ensuite à celui d'amiral et pourquoi pas de gouverneur (comme ce fut le cas de Morat Rais), s'opère principalement

17. Pierre Dan, *Histoire de Barbarie...*, op. cit., p. 209.

18. Abel Boutin, *Anciennes relations commerciales et diplomatiques de la France avec la Barbarie (1515-1830), étude historique et juridique*, Paris, A. Pedone, 1901, p. 25.

19. Johan Cornelis De Bakker, *Slaves, Arms and holy War, Moroccan policy vis-à-vis the Dutch republic during the establishment of the 'Alawî dynasty (1660-1727)*, Université d'Amsterdam, thèse de doctorat, 1991, p. 42.

20. Bartolomé Benassar, « Conversion ou reniement ? Modalités d'une adhésion ambiguë des chrétiens à l'Islam (XVI^e-XVII^e siècles) », *Annales ESC*, 43^e année, novembre-décembre 1988, p. 1349-1366.

par la voix de la course. Ainsi se sont agrégés progressivement à la société salétine de nouveaux *self made men*. Aussi, à chaque fois, de nouvelles recrues venaient remplacer celles qui avaient été capturées ou qui avaient disparu au cours des combats menés sur terre ou sur mer. Car la simple capture d'un bâtiment corsaire chargé d'hommes opère systématiquement des ponctions sévères sur ce réservoir de main-d'œuvre spécialisée. En 1649, entre le mois de juin et octobre, six navires salétins et deux de leurs prises sont capturés ou détruits par les vaisseaux d'une escadre hollandaise commandée par Joris Van Cats. Parmi les pertes humaines, on relève sept renégats et 38 esclaves dont 33 ont été tués, les autres ont été vendus sur les marchés d'esclaves de Cadix « au prix le plus élevé de 120 pièces de huit par hommes »²¹, ou amenés en captivité en Hollande²².

Les Européens, qu'ils soient libres, captifs ou « Turcs de profession », se sont rabattus généralement sur les emplois à la mer comme maîtres de hache ou charpentiers, calfats. Pour la construction navale, leur concours a été très significatif. On le constate à la lecture d'un mémoire de Jean-Baptiste Estelle, consul de la nation française à Salé : « Le roy de Maroc a envoyé en cette ville 6 esclaves chrestiens, 4 François et 2 Anglais, tous maistres d'ache pour aider à la construction de 10 brigantins »²³. Il en est ainsi du maître canonnier²⁴ et des servants d'artillerie, et on allait même jusqu'à dire que « pour la manœuvre du canon, un chrétien vaut cent Maures ».

On leur confie également des postes requérant une certaine technicité tels ceux de nocher ou maître de manœuvre²⁵, à plus forte raison lorsqu'il s'agit des pilotes choisis par les rāis pour leur savoir-faire²⁶, pour leur connaissance particulière des côtes européennes, mouillages et amers, bref, des lieux de campagne projetés²⁷.

Pour son expédition en Islande, le renégat hollandais Morat-raïs confie à un Danois la tâche de pilote. Et d'après les sources, ce sont en général des marins britanniques qui pilotaient les Barbaresques dans la Manche et sur les côtes d'Angleterre²⁸. En octobre 1649, à bord de la flûte salétine prise par les vaisseaux de guerre hollandais, on compte trois renégats, « à savoir, le capitaine et le lieutenant, tous deux Anglais, et le maître canonnier, natif de Rostock »²⁹. En automne

21. Lettre de J. Van Den Hove aux États-Généraux, du 4 juillet 1649, dans *SIHM*, Pays-Bas, t. V, p. 169 ; Lettre de J. Van Den Hove aux États-Généraux, du 1^{er} novembre 1649, dans *SIHM*, Pays-Bas, t. V, p. 171.

22. Lettre de J. Van Den Hove aux États-Généraux, du 20 juin 1649, dans *SIHM*, Pays-Bas, t. V, p. 166-167 ; Lettre de J. Van Den Hove aux États-Généraux, du 4 juillet 1649, dans *SIHM*, Pays-Bas, t. V, p. 168 et n. 2, p. 169 ; Lettre de J. Van Den Hove aux États-Généraux, du 1^{er} novembre 1649, dans *SIHM*, Pays-Bas, t. V, p. 171-174.

23. Mémoire de Jean-Baptiste Estelle, du 27 février 1693, dans *SIHM*, 2^e série, France, t. III (éd. 1927), p. 559 et note 1.

24. Mémoire de Jean-Baptiste Estelle, du 20 novembre 1695 au 2 avril 1696, dans *SIHM*, 2^e série, France, t. IV (éd. 1931), p. 400-403.

25. *Ibid.*, du 20 novembre 1695 au 2 avril 1696, dans *SIHM*, 2^e série, France, t. IV, p. 400-403.

26. Mémoire de Razilly à Richelieu, du 26 novembre 1626, dans *SIHM*, 1^{re} série. t. III, p. 116.

27. *Ibid.*, p. 116-119.

28. Roger Coindreau, *Les corsaires de Salé*, op. cit., p. 139.

29. Lettre de J. Van Den Hove aux États-Généraux, du 1^{er} novembre 1649, dans *SIHM*, Pays-Bas, t. V, p. 171.

1681, les corsaires de Tétouan, rencontrant une tartane française à la hauteur de Larache, n'hésitent pas à enlever le pilote qui était flamand.

Les Européens remplissent tous les emplois importants et naturellement celui de capitaine – *Raïs* – de navires corsaires. C'est à eux que revient la difficile tâche de partir à la chasse aux vaisseaux ennemis, de leur livrer combat jusqu'à ce qu'ils soient de bonne prise. Ils apportent dans leur profession de corsaire une ardeur incontestable. Infatigables, leur insatiable désir est d'entasser les richesses et ils luttent avec une énergie inépuisable contre les tentatives désespérées des marines européennes pour abolir le fléau barbaresque qu'est la course, car ils savaient bien le sort qui leur serait réservé s'ils étaient repris par leurs anciens coreligionnaires.

De fait, compte tenu de l'importance de leur rôle dans la réussite de l'entreprise corsaire, il est peu étonnant que les années de gloire de la course salétine furent celles animées par des raïs renégats comme le hollandais Morat-raïs. Ce sont les opérations de grande course océanique qui décidaient de leur rang dans la société salétine, car les succès étaient souvent synonymes de notoriété et de grande considération. En échange de leur conversion et de leurs loyaux services, les corsaires leur laissaient une entière liberté d'action et leur permettaient même d'accéder aux plus hautes charges.

Ainsi, la course barbaresque a vu s'accroître le nombre de raïs d'origine européenne. Presque toute l'Europe y est représentée, à telle enseigne que le Trinitaire Dan n'a pu s'empêcher de souligner que la plupart des corsaires étaient renégats³⁰. Sur les 128 hommes d'équipage pris sur la flûte salétine en 1649 par le capitaine néerlandais Hendrick Claesz Swart, on compte trois renégats dont le capitaine qui était d'origine anglaise³¹. Et toute proportion gardée, les sociétés corsaires de Salé ou de Tunis formaient des ensembles également cosmopolites, d'où les raïs, écrit Jean Monlau, surgissaient au hasard des nationalités³². Dans les ports marocains, Portugais, Espagnols, Anglais, Hollandais et Français sont particulièrement nombreux. Des plus redoutables sur mer, on retient un groupe solide de Hollandais, comme le célèbre Morat-Raïs, de son vrai nom Jan Jansz, ou Jan Janssen, qui, par sa trajectoire individuelle, illustre le glissement sans précédent de la géographie de la course salétine vers les espaces océaniques. Son apparition sur le terrain salétin coïncide avec la naissance de la « République de Salé » dans les années 1620, dont il devient le premier gouverneur³³. Il fut ensuite Amiral et président du Divan à la fin des années 1620³⁴. Il désigne comme adjoint un de ses compatriotes, Mathys van Bostel Oosterlynch³⁵ et, dans son entourage, le Castillan Juan Rodelgas ne compte pas moins de huit « renégats » flamands³⁶.

30. Pierre Dan, *Histoire de Barbarie...*, op. cit., p. 365-366.

31. Lettre de J. Van Den Hove aux États-Généraux, du 1^{er} novembre 1649, dans *SIHM*, Pays-Bas, t. V, p. 171.

32. Jean Monlau, *Les États barbaresques*, Paris, PUF, 1964, p. 75.

33. Andrés Sánchez Pérez, *Los moriscos de Hornachos, corsarios de Salé*, Badajoz, Diputación provincial de Badajoz, 1964, p. 46.

34. Bartolomé Bennassar, « Les Chrétiens convertis à l'Islam ("Renégats") et leur intégration aux xvi^e-xvii^e siècles », *Cahiers de Tunisie*, t. XLIV, n. 157-158, 3^e-4^e trim., 1991, p. 45-53.

35. Philip Gosse, *Histoire de la pinaterie*, op. cit., p. 74-75.

36. Bartolomé et Lucile Bennassar, *Les Chrétiens d'Allah, l'histoire extraordinaire des renégats, xvi^e et*

Un autre marin célèbre s'installe sur la côte atlantique du Maroc. Il s'agit de l'Anglais Henry Mainwaring, chef de file des pirates établis à la Mamora entre 1610 et 1614. On sait peu de choses sur ses débuts, ainsi que sur les circonstances qui l'amènèrent à faire la course au Maroc, jusqu'au moment où il était capable de mobiliser 2 000 hommes et d'armer 40 navires dirigés avec beaucoup de succès contre les intérêts espagnols. On le revoit en 1615, alors qu'il croisait avec trois vaisseaux au large de Larache, cherchant à surprendre des navires espagnols et portugais, car « il ne faisait pas la guerre aux autres nations ». Il obtient sa grâce en juin 1616, puis, entre 1619 et 1620, on le retrouve comme lieutenant du château de Douvres³⁷.

D'autres marins, dont certains se font Turcs, se joignent au cortège, comme 'Alī Baudry³⁸, Mohammad Hāj Candīl, Roussay ou Ramdan d'origine française³⁹; Chafar, anglais⁴⁰; des Portugais tel que Cha'bān raīs et Espagnols comme Pérez le renégat⁴¹. Salé abrita également un lot non négligeable de renégats d'origine italienne. Ce fut le cas de Morat, génois ou genevois, et Venetia⁴². D'autres se virent confier les plus hautes charges administratives en constituant la corporation dirigeante de la cité.

L'Européen, toujours utile...

On l'a bien vu, la spécificité de l'Européen, qu'il soit libre, captif ou renégat, s'envisageait surtout sous l'angle de l'utilité⁴³. C'est ainsi que, dès le xvi^e siècle, on appréciait fort du côté musulman, notamment chez les Turcs et les Maghrébins, certains Européens auprès desquels on cherchait un savoir-faire technique supérieur dans des domaines d'activité où l'Orient, écrit Michel Fontenay, commence à prendre du retard sur l'Occident, particulièrement dans le secteur métallurgique, l'armement et la construction navale⁴⁴. Les exemples donnés par Guy Turbet Delof sont d'ailleurs très parlants⁴⁵. Le 4 août 1578, 60 arquebusiers marseillais participent dans le camp du sultan saadien, 'Abdel-Malek, à la bataille des « Trois Rois »⁴⁶. On les disait réfractaires aux sortilèges lancés par les ennemis des

xvii^e siècles, Paris, Perrin, 1989, p. 400.

37. George Ernest Mainwaring (éd.), *The Life and Works of Sir Henry Mainwaring*, Londres, The Council of the Navy Records Society, 1920.

38. Roger Coindreau, *Les corsaires de Salé*, op. cit., p. 90.

39. *Ibid.*, p. 79-80.

40. *Ibid.*, p. 81.

41. Bernard Simiot, « Pérez le renégat », *Revue maritime*, octobre 1949, p. 1234-1246.

42. Philip Gosse, *Histoire de la piraterie*, op. cit., p. 70-76; Pitois Christian, *Histoire des pirates et corsaires de l'Océan et de la Méditerranée depuis leur origine jusqu'à nos jours*, Lausanne, D. Cavaillès, 1846-1850, t. I, p. 458-464.

43. Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, A. Colin, 1949, p. 798-802; Ellen G. Friedman, *Spanish captives in North Africa in the early modern age*, Madison, the University of Wisconsin Press, 1983, p. xxiv.

44. Michel Fontenay, « La place de la course dans l'économie portuaire : l'exemple de Malte et des ports barbaresques », *Annales ESC*, 43^e année, n° 6, novembre-décembre 1988, p. 1321-1347.

45. Guy Turbet-Delof, *La presse périodique française et l'Afrique barbaresque au xvii^e siècle (1611-1715)*, Genève, Librairie Droz, 1973, p. 145.

46. *Les voyages fameux du Sieur Vincent le Blanc...*, Paris, G. Clousier, 1648 (1658), p. 164.

Musulmans⁴⁷. Entre 1607 et 1609, l'artillerie de Mûlây Zidân est commandée par un gentilhomme du Buckinghamshire, John Gifford⁴⁸. Le sultan 'alaouite Mûlây er-Rachid a eu des fondeurs hollandais et quantité de chrétiens à son service⁴⁹, ainsi que des artificiers anglais⁵⁰. Entre octobre 1670 et juillet 1672, 17 jeunes chrétiens, devant les avantages que leur offre le chérif, se font musulmans⁵¹. L'artillerie et le génie du sultan Mûlây Ismâ'il (1672-1727) ont eu encore leurs « chrétiens »⁵². Le capitaine anglais John Braithwaite constate, lors du siège de la ville de Fès dans la première moitié du XVIII^e siècle, la présence de « mille chevaux et quatre mille hommes d'infanterie, y compris six cens Renégats, la plupart Espagnols, plusieurs Français et Portugais et autour de trente tant Anglais qu'Hollandais »⁵³. Et en parcourant les historiens du Maroc, qu'ils soient d'en deçà des Pyrénées (Treillault, Moüette, Busnot) ou d'au-delà (Haëdo, Marmol, Diego de Torrès), écrit Guy Turbet-Delof, le renégat reste toujours bien présent : les troupes d'élites des chérifs sa'adiens sont des « elches », c'est-à-dire des apostats⁵⁴. Les artilleurs et « ingénieurs » de Mohammed ech-Cheikh sont d'origine anglaise ou française⁵⁵. Avec l'arrivée au pouvoir des 'Alaouites, les renégats servent toujours, en cas de besoin, à grossir l'armée chérifienne⁵⁶. Les sultans les choisissent pour des postes de confiance. Au siège de Larache, en 1689, on en compte près de 2 000 parmi les prisonniers faits à cette occasion. L'Anglais Thomas Pellow devient lui-même chef d'une troupe d'environ 500 renégats qui participe à la plupart des expéditions guerrières du sultan Mûlây Ismâ'il⁵⁷. Ainsi, certains Européens venaient y pratiquer en captifs le métier qu'ils avaient exercé en hommes libres, car ils étaient souvent employés en fonction de leur compétence : ce fut le cas de Joseph Diaz, qui

47. Luis del Marmol y Carvajal, *L'Afrique de Marmol de la traduction de Nicolas Perrot, sieur d'Ablandcourt*, Paris, Louis Billaine, 1667, t. II, p. 70.

48. Agrippa D'Aubigné, *Histoire universelle*, Maillé, J. Moussat, 1618-1619 (1626), p. 668.

49. *Histoire de Muley Arxid, Roy de Tafilette, Fez, Maroc et Tarudent avec la relation d'un voyage fait en 1666, vers ce Prince, pour l'établissement du commerce en ses États*, Paris, G. Clouzier, 1670, p. 71.

50. Cité par Guy Turbet-Delof, *La presse périodique...*, *op. cit.*, p. 145.

51. Germain Mouëtte, *Relation de la captivité du Sieur Mouëtte dans les royaumes de Fez et de Maroc, où il a demeuré pendant onze ans*, Paris, J. Cochart, 1683, p. 57.

52. Archivo Historico Militar de Madrid (désormais AHMM), Colección General de documentos, África, Asuntos Generales, 4.3.5.5., fol. 4; Germain Mouëtte, *Histoire des conquêtes de Mouley Archy, connu sous le nom de roy de Tafilet, et de Mouley Ismaël...*, Paris, E. Conterot, 1683, p. 120, 137-139.

53. John. Braithwaite, *Histoire des révolutions de l'Empire de Maroc depuis la mort du dernier Empereur Moulay Ismaël*, Amsterdam, chez Mortier, 1731, p. 197.

54. Cité par Guy Turbet-Delof, *La presse périodique...*, *op. cit.*, p. 145; *SIHM*, Archives et Bibliothèques de France, Paris, 1^{re} série, Dynastie saadienne, Paris, E. Leroux, 1909 (désormais : 1^{re} série, France), t. II, p. 216; Diego De Haëdo, *Topografia y historia general de Argel*, Valladolid, 1612 (rééd. Madrid, 1927-1929), p. 60-80, 101-120; Luis del Marmol y Carvajal, *L'Afrique...*, *op. cit.*, 1667, t. II, p. 182; Andrzej Dziubinski, « L'armée et la flotte de guerre marocaines à l'époque des sultans de la dynastie saadienne », *Hespéris-Tamuda*, vol. XIII, fasc. unique, 1972, p. 61-94.

55. Luis del Marmol y Carvajal, *L'Afrique...*, *op. cit.*, liv. IV.

56. Roland Lebel, *Les voyageurs français du Maroc*, Paris, Larose, 1936, p. 106; Dominique Busnot, *Histoire du règne de Mouley Ismaël, roy de Maroc, Fez, Tafilet, Souz, etc.*, Rouen, G. Behourt, 1714, p. 216.

57. Roland Lebel, *Les voyageurs...*, *op. cit.*, p. III.

avait été fait esclave à la reprise de Larache et qui possédait bien l'art de faire de la poudre⁵⁸, ou le Catalan Juan Bernardo, pris lui aussi à Larache et qui dirigeait la fabrique de fusils de Meknès et avait sous ses ordres six officiers⁵⁹.

Les captifs sont aussi présents dans les chantiers navals pour la construction et la réparation des navires. C'est à eux qu'incombait la tâche de les espalmer et de les mettre en état de reprendre la mer⁶⁰. Ils étaient aussi nochers, timoniers, voiliers, gabiers, écrivains ou chirurgiens⁶¹.

La force de travail servile européenne était utilisée là où l'on trouvait de moins en moins de volontaires, en particulier à la vogue des bâtiments corsaires. Car malgré les progrès du vaisseau rond au XVII^e siècle, les Salétins ont maintenu la rame. Mais force est de constater que la demande en matière de captifs décru notablement pour les chiourmes. Ainsi, les chrétiens constituant la chiourme ne formeraient même pas le quart des hommes embarqués sur les corsaires de la seconde moitié du XVII^e siècle⁶². Un exemple : à bord des six navires salétins capturés par les vaisseaux de guerre hollandais entre juin et octobre de l'année 1649, on estime le nombre de « Maures » à 300 environ, alors que la contribution des esclaves chrétiens ne dépasse pas 38 individus. Un deuxième exemple : le « trois mâts à voiles carrées »⁶³, pris sur les Salétins par un navire hollandais de 40 pièces de canon et commandé par Philippe Ras, le 10 septembre 1654 dans les parages des Berlingues, est équipé de deux pièces de canon, avec un équipage de 44 Maures et 3 esclaves chrétiens⁶⁴.

58. En 1708, ce personnage fut élu par le sultan pour conduire une ambassade au Portugal et négocier une rédemption générale des captifs portugais. À ce sujet, voir Juan de La Concepción, *Relación verídica en que brevemente se declaran, y manifiestan los progresos, y frutos de las santas Misiones de Mequinez, Fez, Zalé, y Tetuán...*, Madrid, 1712, p. 4-38; *Relation des trois voyages de la Merci...*, Paris, chez Antoine-Urbain Coutelier, 1724, p. 80, 112.

59. AHMM, Colección General de documentos, África, Asuntos Generales, 4.3.5.5. *Relación que ha hecho Andrés Mayo, de Genova, que en noviembre de 1696, fue hecho esclavo con otros dos marineros por un corsario de Salé, cerca de Canarias*, 5 folios, fol. 4.

60. Mémoire de Jean-Baptiste Estelle, du 27 février 1693, dans *SIHM*, 2^e série, France, t. III, p. 559 et note 1; *Mémoire portant sur plusieurs avertissemens presentez au Roy par le capitaine Foucques*, p. 6, cité par Henry De Castries, « Les Trois républiques du Bou-Regreg Salé, la Kasba, Rabat », dans *SIHM*, Pays-Bas, t. V, p. I-XXVIII.

61. Germain Mouëtte, *Relation...*, *op. cit.*, p. 41; Peter Earle, *Corsairs of Malta and Barbary*, London, Sidgwick and Jackson, 1970, p. 35, 87; Ellen G. Friedman, *Spanish Captives in North Africa in the Early Modern Age*, Madison, The University of Wisconsin Press, 1983, p. 63, 69; Fernand Braudel, *La Méditerranée...*, *op. cit.*, t. I, p. 436.

62. Déposition d'el-Hadj Faga et d'Ali Godina, du 5 octobre 1654, dans *SIHM*, Pays-Bas, t. V, p. 442-443; *Gazette de France*, du 15 juillet 1681, dans *SIHM*, 2^e série France, t. I (éd. 1922), p. 556-557; Lettre de Louis XIV à Château Renaud, du 26 août 1681, *ibid.*, p. 560-561; Copie de la lettre d'Anthony Hatfeild au Pacha de Tétouan, du 22 janvier 1723, doc. 22, Dominique Meunier, *Le consulat anglais à Tétouan sous Anthony Hatfeild (1717-1728), étude et édition de textes*, Tunis, Publ. Revue d'histoire Maghrébine, 1980, p. 55-56.

63. Lettre de David de Vries aux États-Généraux, du 20 novembre 1654, *ibid.*, t. V, p. 536.

64. Ces captifs, dont deux appartenaient au gouverneur de Salé et le troisième à El-Hàj Ibrahim, écrivain, furent mis en liberté. Voir déposition d'Ali Fagar et d'Ahmed Voras, du 2 octobre 1654, dans *SIHM*, Pays-Bas, t. V, p. 438, n. 3; déposition de Ahmed de Salé, du 9 octobre 1654, *ibid.*, t. V, p. 459-460.

Les Levantins, omniprésents dans la société corsaire

La population corsaire s'est également développée par l'attraction d'éléments émanant des rives du Maghreb, voire du monde ottoman. La présence de marins d'origine levantine est attestée dès le xvi^e siècle et se poursuit jusqu'à l'extrême fin du xviii^e siècle. Le captif anonyme qui a vécu au Maroc à la fin du xvii^e siècle constate, de son côté, que la plupart des raïs opérant sous le pavillon salétin étaient des « Algériens plus versés dans la géographie que les Salétins »⁶⁵. Des corsaires renommés se sont installés dans les cités corsaires du pays des chérifs. On citera à titre d'exemple 'Omar El-Hâdj, un corsaire tunisien qui s'établit à Salé⁶⁶, ou encore Kara Mustapha, un corsaire turc du Peñon de Vélez⁶⁷. On relève également des noms renvoyant à des origines levantines : c'est le cas de Mohamed Turki et de Yahya Trabelsi. À cette époque, la flotte avait des cadres d'origine levantine, tels les Trabelsi, les Sabounji et autres qui étaient au nombre de 24.

On constate que l'élargissement du bassin de recrutement se poursuit jusqu'à la seconde moitié du xviii^e puisque, sous le règne du sultan Sidi Mohamed Ben 'Abdallah (1757-1790), on recense la présence de 24 officiers marins d'origine levantine⁶⁸. D'ailleurs, le souverain 'alaouite va faire venir d'Istanbul un nombre important de techniciens spécialisés dans la construction navale et le moulage de canons. Un premier groupe est dépêché à Rabat pour la construction de grandes embarcations, un autre prend le chemin de Tétouan pour le moulage de bombes de gros calibres, et les autres officiers sont répartis entre les autres villes de l'empire des chérifs comme Fès, et ce pour instruire les troupes marocaines en matière d'artillerie. De même, de retour d'une mission à la cour ottomane en 1766, l'ambassadeur marocain El Hâj Abdelkrim Raghwan arrive sur un navire chargé de canons et de mortiers en cuivre, avec à son bord un groupe d'experts en matière d'artillerie⁶⁹. À l'issue d'une séance de travail avec les membres de la délégation turque, à Meknès, le sultan affecte des artificiers à Tétouan et des instructeurs en artillerie à Rabat.

On constate ainsi un élargissement des profils des individus en mouvement au cours de l'époque moderne. La mobilité des hommes, qu'elle soit définitive ou de courte durée, individuelle ou collective, volontaire ou forcée, s'est accompagnée du transfert des techniques, des idées et parfois même de la transformation progressive chez certains de leur identité religieuse. Ces transferts culturels importants sont opérés par des acteurs venus essentiellement d'Europe mais aussi de l'Empire ottoman et qui se sont installés dans les villes portuaires du Maroc, précisément à Salé, à la Mamora et à Tétouan.

65. *Histoire d'un captif acheté à Maroc...*, (s. l. n. d.), p. 9.

66. *SIHM*, 2^e série, France, t. II, p. 355.

67. *SIHM*, 2^e série, France, t. I, p. 249, note 1.

68. Louis de Chénier, *Journal du Consulat général de France au Maroc (1767-1785)*, publié par Charles Penz, Casablanca, Imprimeries réunies, publication de l'Institut des Hautes Études Marocaines, 1943.

69. Roger Coindreau, *Les corsaires de Salé, op. cit.*, p. 120.

Ces transferts furent très significatifs dans le domaine maritime, qu'il s'agisse de l'armée, de la construction navale ou encore de la navigation en haute mer, en l'occurrence la grande course océanique. L'apport technique et le savoir-faire de cette population hautement qualifiée ont sans doute contribué au renforcement en puissance de la marine maghrébine de manière générale et au développement de la guerre de course, de ses objectifs et ses moyens comme de ses résultats. C'est d'ailleurs grâce à cette tendance marquée par l'élargissement des zones d'opération à l'échelle océanique, visant à atteindre les sources des « commerces riches », que la renommée des marins du Maghreb s'établissait. Cette forme d'émigration et son renouvellement ont permis aux places portuaires de tisser des réseaux extérieurs de plus en plus importants. Les apports constants d'« hommes nouveaux » ont pu se fondre aisément au xvii^e siècle dans le creuset maghrébin.

The sailors from the North brought a new element to a maritime tradition based on oared ships which restructured the foundations of the maritime power of the Maghreb privateers.

Henry Mainwaring at Mamora in 1610-1614, could call on 2000 men & 40 ships.

For his expedition to Iceland, the Dutch renegade Morat-raïs entrusted a Dane with the task of pilot. In fact, given the importance of their role in the success of the privateer enterprise, it is little wonder that the glory years of the Sale Rovers were those led by the renegade captains like the Dutch Morat-Raïs. One of the most formidable at sea, was the solid group of Dutch, like the famous Morat-Raïs, whose real name is Jan Jansz, or Jan Janssen, who illustrates the shift in the geography of the race towards the ocean. His appearance in Sale coincided with the birth of the "Republic of Salé" in the 1620s, of which he became the first governor. He was then Admiral and President of the Divan at the end of the 1620s. He appointed as deputy one of his compatriots, Mathys van Bostel Oosterlynch, and, in his entourage, the Castilian Juan Rodelgas had no less than eight Flemish "renegades".